

# Dünya ve Türkiye Taşımacılık Verilerinin Pazarlama Faaliyetleri Açısından Değerlendirilmesi\*

## Evaluation of World and Turkey Transportation Data in Terms of Marketing Activities

Mualla AKÇADAĞ<sup>a</sup>

<https://doi.org/10.54439/gupayad.1188944>

### Öz

**Makale Türü:** Araştırma Makalesi

**Article Type:** Research Article

**Makale Geliş**

**Tarihi/Received:**14/10/2022

**Makale Kabul**

**Tarihi/Accepted:**09/12/2022


**Anahtar Kelimeler:** Taşımacılık, taşıma modları, pazarlama faaliyetleri.

**Keywords:** Transportation, modes of transport, marketing activities.

**Amaç:** Günümüz sürdürülebilir rekabet ortamında önemi her geçen gün artan taşımacılık sektörü sayesinde ülkelerin ekonomik ve pazarlama faaliyetleri de ivme kazanmaya devam etmektedir. Taşımacılık sektörü içinde yer alan karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu vb. modlar sayesinde canlıların, eşyaların, malların, yüklerin ve hizmetlerin taşınması mümkün olabilmektedir. Müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla üretilen ürünlerin doğru yerde, doğru zamanda alıcılara ulaştırılmasına sağlayan taşıma modları, dış ticarete de etkin rol oynamaktadır. Uluslararası ticarete, taşımacılık sektöründe gerçekleştirilen pazarlama faaliyetleri, ihracat ve ithalatı büyük ölçüde etkilemektedir. Tüm dünyada yaşanan COVID-19 Pandemisi diğer sektörlerde olduğu gibi taşımacılık sektörünü de etkilemiştir. Bu anlamda bu çalışma ile 2017-2020 dönemlerinde dünya ve Türkiye ihracat ve ithalat verileri incelenerek havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu ile yapılan taşımacılıkların durumu ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ayrıca çalışmada taşıma modlarının, pazarlama faaliyetleri açısından değerlendirilmesi de yapılmıştır. **Gereç ve Yöntem:** Bu amaçla tanımlayıcı ve açıklayıcı araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Öncelikle kavramsal çerçevede taşıma modları ve pazarlama faaliyetleri hakkında bilgilere yer verilmiştir. Daha sonra ise ikincil verilerden olan TÜİK ve World Bank'dan yararlanılarak 2017-2020 dönemlerinde taşımacılık modları ile yapılan ihracat ve ithalat verileri incelenmiştir. **Bulgular:** Çalışma sonucunda Covid-19 Pandemisi döneminde tüm modlarda Çin dışında tüm ülkelerde hem ithalat hem de ihracatta azalmanın yaşandığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca taşımacılıkta 2017 yılından 2019 yıllarına kadar ihracat ve ithalat açısından artış söz konusu iken 2020 yılında ise azalma yaşanmıştır. **Sonuç:** Bu sonucun tüm dünyada yaşanan Covid-19 salgını ile yaşanan olumsuz etkilerden kaynaklandığı ve pazarlama faaliyetlerin etkin kullanılmamasından kaynaklanabileceği düşünülmektedir.

### Abstract

**Purpose:** The transportation industry, whose significance is growing daily in today's context of sustained competition, is responsible for the continued growth of the nations' economies and marketing efforts. Transporting live creatures, commodities, cargo, and services is made feasible through modes including road, air, train, sea, etc. in the transportation industry. Transport methods also play a significant part in international trade in ensuring that goods manufactured to satisfy consumer wants and requirements are delivered to clients at the appropriate location and time. The transportation industry's marketing initiatives have a significant impact on both exports and imports in international trade. The Covid-19 Pandemic, which has been felt worldwide, has had an impact on not just other industries but also the transportation industry. In this regard, by evaluating the export and import statistics of the globe and Turkey in the 2017-2020 periods, it has been attempted to show the state of transportation by air, sea, rail, and road. The study also provided an evaluation of the various means of transportation in terms of marketing efforts. **Materials and Methods:** For this purpose, descriptive and explanatory research methods were used. First of all, information about transportation modes and marketing activities is given in the conceptual framework. Then, using the secondary data of TÜİK and the World Bank, the export and import data made by transportation modes in the 2017-2020 periods were examined. **Findings:** According to the study's findings, there was a decline in imports and exports across all modalities in every country except China during the Covid-19 Pandemic. Additionally, from 2017 to 2019, there was a rise in transportation exports and imports, but in 2020, there was a fall. **Results:** This outcome is believed to be the result of the unfavorable Covid-19 outbreak that affected the whole world, as well as maybe the inefficient use of marketing initiatives.

<sup>a</sup>(Sorumlu yazar) Dr. Öğr. Üyesi.,  
Sivas Cumhuriyet Üniversitesi,  
[makcadag@cumhuriyet.edu.tr](mailto:makcadag@cumhuriyet.edu.tr)  
 0000-0002-0785-3976



Bu çalışma Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 (CC BY-NC 4.0) kapsamında açık erişimli bir makaledir.

\* Bu çalışmanın özeti ULUK'22 Kongresinde Özet Kitapçığında yayımlanmıştır.

**Bu Yayına Atıfta Bulunmak İçin/Cite as:**

Akçadağ, M. (2022). Dünya ve Türkiye taşımacılık verilerinin pazarlama faaliyetleri açısından değerlendirilmesi. *Güncel Pazarlama Yaklaşımları ve Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 109-121. <https://doi.org/10.54439/gupayad.1188944>

## 1. Giriş

2019 yılının sonlarında doğru tüm dünyada salgın haline gelen Covid-19 salgını diğer tüm sektörlerde olduğu gibi lojistik sektörünü de etkilemiştir. Teknoloji sayesinde bu etki azaltılmaya çalışılsa da pandemi küresel anlamda lojistik sektöründe ithalat ve ihracat düzeyinde hissedilmiştir. Covid-19 pandemisinin en yoğun yaşandığı 2020 yılında küresel anlamda taşımacılık sektöründe pazar payı yaklaşık %25 oranında küçülerek 5,73 trilyon Euro seviyelerine kadar inmiştir (UTİKAD Raporu, 2021). Taşımacılık sektöründe son derece önemli olan Küresel Konteyner Endeksi'nde ise 2019 yılının başlarında 1.720 Amerikan doları iken aynı yılın eylül ayında 10.360 dolara kadar yükselmiştir. Ancak pandeminin patlak vermesi ile birlikte 2020 yılının ilk çeyreğinde 7.945 dolara kadar düşmüştür. 2021 Ocak ayında ise 5.340 dolar olmuştur. Pandemi sürecinde navlun fiyatlarının artması ile birlikte Konteyner Endeksi de düşüşe devam etmiştir (TCMB, 2021). Dünya havacılık sektöründe ise uçak kapasite kullanımında %30 oranında azalma yaşanmıştır. 2021 yılında Covid-19 Pandemisi'nden kaynaklanan kısıtlamaların devam etmesi; hammadde ve ara ürünün temininde yaşanan güçlüklerden dolayı üretimin yavaşlaması, çalışanların azalması, taşıma maliyetlerinin yükselmesi gibi birçok etken taşımacılık sektörünü olumsuz etkilemiştir. Tüm dünyada ticaret alanında bu zorlukların üstesinden gelebilmek için iyileşme planları yapılmıştır. Bu iyileşme planları özellikle e- ticaret ve perakende sektöründe kendini olumlu anlamda hissettiren, diğer yeme içme ve lojistik sektöründeki taşıma modları için mümkün olmamıştır. Taşıma modları açısından, pandemiden en az etkilenen denizyolu taşıma şekli olmuştur. Denizyolu ticareti 2021 yılında %4,3 oranında artış göstermiştir (UTİKAD Raporu, 2021).

Karayolu taşıma modu pandemiden Orta Doğu ve Avrupa başta olmak üzere ithalat ve ihracat anlamında sınırların kapalı olması, karantinalar gibi sebeplerden dolayı pandemiden oldukça fazla etkilenmiştir.

Demiryolu taşımacılığında da karayolları sınırlarındaki kapatmaların aksine elleçlemeye maruz kalınmamasından dolayı ülkeler arasındaki ticaretin devam etmesini sağlamıştır. Havayolu taşımacılığında ise 2021 yılında önceki dönemlere kıyasla %25 oranında azalma yaşanmıştır (Öcal, 2022).

Türkiye açısından lojistik sektörü pandemi döneminde en çok etkilenen sektörlerden biridir. Pandemiden kaynaklı maliyetlerin artması, kısıtlayıcı tedbirlerin alınması, navlun ve yakıt fiyatlarının artması, döviz kurlarındaki belirsizlikler gibi birçok olumsuzluk taşıma ticaretini etkilemiştir. Özellikle, Türkiye yolcu ve yük taşımacılığında en fazla kullanılan mod olan karayolu taşımacılığında sert bir düşüş yaşanmıştır. Karayolu açısından pandemi sürecinde tek yükseliş ise alınan araç sayısında yaşanmıştır. 2020 yılında toplam araç sayısında %4.3 oranında yükselme olurken, ticari araç sayısında ise %2.9 oranında artış olmuştur. Denizyolu taşımacılığında ise 2019 yılı sonuna doğru ihracat açısından %62, ithalatta ise %54' lük pay almıştır. Havayolu yolcu taşımacılığında ise pandemi döneminin en yoğun yaşandığı 2020 yılında iç hatlarda seyahat eden yolcu sayısı %50 azalırken, dış hatlarda ise %80 azalmıştır. Kargo taşımacılığında ise 2019 yılında 3.2 milyon ton iken 2020 yılında 2.4 milyon ton olarak azalma yaşanmıştır (TUİK, 2021). Tüm bu olumsuzluklara rağmen Türkiye transit ülke olma konumundan dolayı Türkiye lojistik sektörü gittikçe önem kazanmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin tüm taşıma modlarının kullanılmasına elverişli coğrafi yapısı da ticaret açısından değerli olarak kabul edilmektedir. Pandemiden en az etkilenen taşıma modu Dünya da olduğu gibi Türkiye' de de demiryoludur. Bu anlamda özellikle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın demiryolu ticaretini artırmaya yönelik planlamaları önem arz etmektedir. Pandemi döneminde Türkiye sınır kapılarında yaşanan kısıtlamalar ve kapanmalar karayolu ticaretini de olumsuz etkilemiştir. Özellikle birçok uluslararası ticarete olanak sağlayan Kapıkule Sınır Kapısı'nda yaşanan yoğunluk maliyetlerin artmasına neden olmuştur. Pandemi döneminde havayolu

açısından da ticarete aksaklıklar yaşanmıştır. Bu aksaklıkların başında yakıt fiyatlarının artması ve birçok ülkede havayollarında alınan önlemler ve kısıtlamalar yer almaktadır (UTIKAD Raporu, 2021). Sektör açısından pandemi sürecinde yaşanan durumum taşımacılık türleri açısından ihracat ve ithalat verilerinin incelenmesinin önemli olduğu düşünülmektedir.

## 2. Kavramsal Çerçeve

Lojistik sektörü içinde yer alan taşıma modları ile eşyaların, malların ya da hizmetlerin bir yerden bir yere ulaşması olarak bilinen taşıma gün geçtikçe önemini artırmaktadır. Lojistik faaliyetlerden biri olan taşıma, müşterilerin ihtiyaçlarının karşılanması, memnuniyetlerin artırılması ve sürdürülebilir rekabet etme konusunda kilit nokta durumundadır. Ürün çeşidine, miktarına, durumuna ve zaman olgusuna göre belirlenen taşıma modları, lojistik ve pazarlama faaliyetleri anlamında işletmelerin istenilen zamanda, istenilen yere ürünün ulaştırılmasında lokomotif görevi üstlenmektedir.

Tablo 1  
Taşıma Modlarının Karşılaştırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
İç su yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

**Kaynak:** Çancı ve Erdal, 2003. Uluslararası Taşımacılık Yönetimi. İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği ( UTIKAD).

Taşıma modlarının karşılaştırıldığı Tablo 1’de taşıma türlerinin maliyet, hız, hizmet alanı, tarife seferlerinin sıklığı ve tarifelerin uygulama güvenilirliği ile ilgili özellikleri yer almaktadır. Buna göre taşıma türlerinden maliyet açısından en yüksek olan mod havayolu iken en düşük olan mod ise denizyoludur. Hız açısından ise havayolu en hızlı olan taşıma türü iken denizyolu, iç su yolu ve boru hattı en yavaş modlardır. Hizmet alanı açısından da karayolu çok geniş bir alanı kapsarken boru hattı ise çok sınırlı bir alana (yakıt, petrol, su) hizmet

## 2.1. Taşıma Modları

Bir eşyanın, yükün, malın ve yolcunun bir yerden diğer bir yere ulaştırılması taşıma faaliyeti olarak tanımlanabilir. Taşımacılık, en eski faaliyetlerden biri olmakla beraber küreselleşme, teknolojinin gelişmesi, istek ve ihtiyaçların artarak değişmesi ile birlikte önemi gittikçe artmaktadır (Oğuz ve Oğuz, 2019, s. 67). Taşımacılığın artması, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye açısından da ihracat ve ithalatın artmasında etkin rol oynamaktadır.

Taşıma modları sayesinde bir yerden diğer bir yere istenen ürünlerin ya da yolcuların güvenli, konforlu, zamanında ulaştırılması sağlanmaktadır. Dünyada ve ülkemizde kullanılan taşıma modları ise havayolu, karayolu, denizyolu, demiryolu ve boru hattıdır. Bu modların hangisinin ya da hangilerinin kullanılmasını gerektirdiğini taşıyan yükün özelliği ve durumu, taşıma mesafesi, maliyet, hız, hizmet alanı, tarifeli seferlerin sıklığı ve güvenlik gibi değişkenlere göre belirlemek mümkündür (Duran vd., 2021, s. 16).

etmektedir. Tarifeli seferlerin sıklığına göre ise karayolu ve havayolu daha elverişli iken demiryolu ve iç su yolu daha az elverişlidir. Son olarak tarifelerin uygulanma güvenilirliği açısından da demiryolu en yüksek güvenilirliğe sahip taşıma türüdür.

## 2.2. Karayolu Taşımacılığı

Modlar arası geçişin kolaylıkla yapıldığı ve bir yerden diğer bir yere aktarmasız hizmetin sağlandığı taşıma türü karayoludur. Karayolu taşımacılığının yüklerin taşınmasında, 7x24

hizmet vermesi, geniş bir ağa sahip olması, her yere ulaşım, malların paketlenmesinden kaynaklanan daha az maliyet kullanımı gibi birçok avantajı bulunmaktadır (Özoğlu ve Demirci, 2021, s. 671). Bu avantajların yanı sıra tüm taşıma türlerinde olduğu gibi karayolu taşımacılığın da dezavantajları bulunmaktadır. Bu dezavantajlar; yakıt fiyatlarının artması, maliyetlerin yüksek olması, denetim ve altyapı eksiklikleri (Macit, 2020, s. 843-860), çevreye verdiği zararlar (Şahan, 2017), yüksek oranda arazi kullanım alanı gerektirmesi, hava şartlarından etkilenmesi olarak bilinmektedir.

Tablo 2

Türkiye Karayollarında Taşıt, Yolcu ve Yük Bilgileri (2018-2020)

	2018	2019	2020
<b>Taşıt Km (Milyar)</b>	131,6	135,5	126,1
<b>Yolcu Km (Milyar)</b>	329,4	339,6	289,0
<b>Ton Km (Milyar)</b>	266,5	267,6	272,9

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2020.

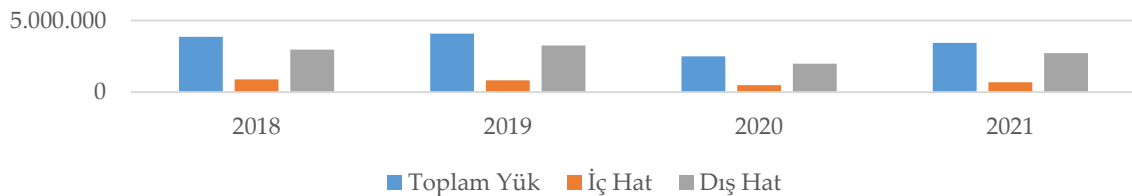
### 2.3. Havayolu Taşımacılığı

Günümüzde zamanın son derece önemli olduğu düşünüldüğünde işletmeler ve kullanıcılar açısından hız vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir. Havayolu taşımacılığı malların, yüklerin ve yolcuların bir yerden diğer bir yere ulaşımında en kısa zamanda hizmet veren taşıma türüdür (Karagülle, 2007, s. 4). İşletmeler müşterilerine ürünlerini en kısa zamanda ulaştırmalarını sağlayan havayolu taşımacılığı sayesinde sürdürülebilir rekabet etmede bir

Türkiye konumu nedeniyle karayolu taşımacılığında stratejik bir öneme sahiptir. Türkiye’de gerçekleştirilen taşımaların büyük bir çoğunluğu karayolu ile yapılmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013). Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre taşıt, yolcu taşıma ve yük taşımada 2018 yılına göre 2019 yılında düşüğe olsa bir yükselme yaşanırken pandeminin en yoğun olduğu 2020 yılında üç göstergede de azalma olduğu görülmektedir.

avantaj sağlamaktadırlar. Havayolunun tercih edilmesinde zaman faktörünü dikkate almak zorunda olan işletme yöneticileri bu taşıma türünü yolculuklarında oldukça fazla tercih etmektedirler. Yoğun iş ortamında zamanı yetiştiremeyen yöneticiler havayolu taşımacılığını sıklıkla kullanmaktadır. Ayrıca özel ürünlerin (bozulabilir, ıslak, kıymetli, teknolojik ürünler, pahalı hediyelik eşyalar) taşınmasında havayolu taşımacılığında ayrı bir önem teşkil etmektedir.

Havayolu Yük Trafığı/ Ton



Şekil 1. Havayolu Taşımacılığında Yük Göstergesi (2018-2020)

Kaynak: DHMİ, 2021

Şekil 1’de 2018-2021 yılları arasında havalimanları yük taşımacılığına ait veriler yer almaktadır. Veriler incelendiğinde Türkiye Havalimanları yük taşımacılığında 2018 yılına göre 2019 yılında iç hatlarda ve dış hatlarda bir

artış söz konusu iken yine pandemiden kaynaklı kısıtlamalar ve kapanmalar neticesinde 2020 yılında düşüş olduğu anlaşılmaktadır. 2021 yılında pandeminin etkisinin azalması ile havayolu yük taşımacılığında artış yaşanmıştır.

## 2.4. Denizyolu Taşımacılığı

Dünya ticaretinin taşıma türlerine göre %80'i denizyolu ile yapılmaktadır (Develi, 2021). Ticarete bu denli önemli olan denizyolu taşımacılığının tercih edilmesinde ağır tonajlı yüklerin taşınmasına olanak sağlaması, taşıma maliyetinin azlığı, güvenli oluşu gibi unsurlar sıralanabilmektedir (Saatçioğlu ve Saygılı, 2013, s. 20). Bu avantajların yanı sıra diğer taşıma modlarında olduğu gibi denizyolu taşımacılığında bazı dezavantajlar bulunmaktadır. Bu dezavantajlar ise alıcının deposuna kadar yükün taşınmaması, yüklerin uzun sürede alıcıya ulaşması, alt yapı maliyetlerinin yüksekliği gibi unsurlardır (Kol, 2010, s. 21).

Tablo 3  
Denizyolu İhracat ve İthalat Göstergeleri 2018-2020 (Milyar Dolar)

	2018	2019	2020
<b>İhracat</b>	1,15	1,23	1,48
<b>İthalat</b>	0,86	1,02	0,71

Kaynak: Ulaşan ve Erişen Türkiye İstatistikleri 2003/2020,

Tablo 3'de denizyolu ile 2018- 2020 yılları arasında gerçekleştirilen ihracat ve ithalat göstergeleri yer almaktadır. Bu bilgilere göre 2018, 2019 ve 2020 yıllarında ihracatta azda olsa yükseliş yaşanırken, ithalatta 2019 yılında 2018 yılına göre bir yükseliş olmuştur. 2020 yılında ise denizyolu ithalatında azalma yaşanmıştır.

## 2.5. Demiryolu Taşımacılığı

Tablo 4  
Demiryolu Yük Taşıma Verileri

	Net Ton (Milyon)				Net Ton-Km (Milyon)			
	Yurtiçi	Uluslararası	İdari	Toplam	Yurtiçi	Uluslararası	İdari	Toplam
<b>2018</b>	29,34	2,07	0,25	31,66	13,764	579	135	14,478
<b>2019</b>	30,74	2,55	0,25	33,54	13.829	751	127	14,707
<b>2020</b>	30,97	3,44	0,18	34,59	13,988	1.357	83	15.428

Kaynak: TÜİK, 2022

Demiryolu yük taşımacılığına ait yük taşıma verilerinin incelendiği Tablo 4'e göre yıllar arasında gitgide bir artış görünmektedir. Elleçlemenin az olması gibi nedenlerle pandemi döneminde de bir azalışın olmadığı anlaşılmaktadır.

Geçmişten günümüze önemi giderek artan demiryolu taşımacılığı, taşımacılık türlerinin ilklerindedir. Demiryolunun diğer taşıma türlerine göre ucuz olması, ekonomik, sosyal ve kültür açısından etkileşim sağlaması, ağır tonajlı yüklerin taşınmasına elverişli olması gibi nedenler daha çok tercih edilmesinde rol oynamaktadır. Aynı zamanda yolcu taşımacılığı, ucuz olması ve tek seferde ulaşım sağlaması bakımından da tercih edilmektedir. İşletmeler açısından da lojistik faaliyet gösteren yerlere ulaşımı kolaylaştırmaktadır. 19. Yüzyılın başlarında ticarete kullanılmaya başlamasıyla insanlığı ilgilendiren her alanda faaliyet göstermektedir (Tamçelik, 2000).

Türkiye Ulaştırma Bakanlığı'nın 2023-2035 yılları arasındaki planladığı projeler kapsamında demiryolu hatlarının yenilenmesi, yolcu kapasitesinde %10'a, yük kapasitesinde de %15'e çıkarılması, demiryolu ağının 31000 km artırılması, akıllı ulaşım sistemleri ile destek verilmesi, Asya-Avrupa-Afrika kıtaları arasında bir koridor görevi üstlenmesi gibi bir hedefler bulunmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı 2018, Raporu).

Yük taşımacılığında demiryolunun kullanılması, enerji tasarrufu sağlanmakta, şehirde oluşan trafik sıkışıklığı azaltılmakta, kaza olayları daha az yaşanmakta, maliyetler düşürülmektedir (Baran ve Esmer, 2018, s. 332).

## 3. Pazarlama Faaliyetleri ve Taşımacılık

Lojistik anlamda taşımacılığın müşteriler açısından başarılı bir şekilde yerine getirilmesinde geçiş süreleri, pazara nüfuz etme, kayıp ve hasar durumu, esneklik ve son olarak pazarlama sistemi içindeki faaliyetler önemli yer tutmaktadır. Taşımacılık her ne kadar lojistik

içerisinde düşünülse de pazarlama karması elemanlarından olan dağıtımın da bir unsurudur. İster lojistik anlamda olsun ister pazarlama anlamında olsun dağıtım ya da taşımada asıl amaç müşteri memnuniyetidir. Bu anlamda taşımacılıkta tüketicilerin ya da işletmelerin istek ve ihtiyaçlarının karşılanmasında pazarlama faaliyetlerinin önemi ortaya çıkmaktadır.

Yük taşımacılığında hizmeti alanlar açısından bir malın bir yerden bir yere ulaşımında zaman, maliyet ve hasarsız teslimat ön plana çıkmaktadır. Karakadılar'a göre bu unsurlar (zaman, maliyet, vb.) taşımacılık sisteminde pazarlama faaliyetlerini de etkilemektedir (aktaran Kilci, 2017, s. 77). Yine yolcu taşımacılığında da kişiler bir yerden diğer bir yere gitmeyi istediklerinde zamanında, güvenli bir şekilde, konforlu ve uygun fiyatlı hizmet almayı tercih etmektedir. Pazarlama faaliyetleri de taşımacılık sektöründe bu anlamda devreye girmektedir.

Ürünlerin ya da canlıların taşınmasında hizmet veren işletmelerin uygulamakta oldukları pazarlama faaliyetleri ya da stratejileri aracılığıyla müşterilerin istek ve ihtiyaçlarına cevap vermektedirler. Dolayısıyla uygulanan pazarlama stratejisi, bir işletmenin ya da kurumun sürdürülebilir rekabet etmede pazarlama karması elemanlarını en etkin bir şekilde kullanılmasıyla başarı sağlamaktadır.

Taşımacılık sektöründe bulunan işletmelerin rekabet ortamında iyi bir yer edinmesi oluşturmuş oldukları pazarlama faaliyetleri ile ilişkilidir. Bu ilişkinin güçlü olabilmesi için sektörde bulunan işletmelerin lojistik ağının güçlü olması, iletişim kaynaklarının iyi kullanılması, insani ilişkilerin iyi yönetilmesi ile mümkündür. Ayrıca küreselleşme sayesinde üretim ve pazarlama çok daha önemli hale gelmiş, lojistikte ise birçok konuda (talep, ürün yelpazesi, belgeler) belirsizlikler devam etmektedir (Karaköy ve Kızılırmak, 2019, s. 449). Bu belirsizliğin çözümünde ise pazarlama ve lojistiğin entegre bir şekilde çalışması etkili olabilecektir.

### 3.1. Pazarlamada Ürün Karması ve Taşımacılık

Taşımacılık sektöründe taşınan ürünün özelliğine ve durumuna göre farklı hizmet verilmektedir. Taşımacılık sektöründeki işletmeler ürün özelliklerine göre, tedarik zincirindeki etkenler ve taşıma alternatifleri gibi birçok değişkene göre faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Ürünlerin kendi özellikleri gereği sadece bir modda taşınması gerekebilmektedir. Örneğin güller ya da hemen solmaya müsait olan çiçekler en hızlı taşıma modu olan havayolu ile taşınmaktadır. Yine yakıt, su petrol gibi ürünler, çevreye zarar vermeden boruyolu ile taşınmaktadır. Tüm bu süreçlerin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi iyi bir pazarlama ve lojistik faaliyeti ile mümkün olmaktadır.

### 3.2. Pazarlamada Fiyat Karması ve Taşımacılık

Taşımacılık ve pazarlama faaliyetlerinin en önemli unsurlarından biri maliyettir. İşletmelerin kâr edebilmek ve işletme faaliyetlerini sürdürülebilmeleri için maliyetleri en aza indirmesi gerekmektedir. Taşımacılık ve lojistik sektöründe, yoğun rekabet ortamından kaynaklanan nedenlerden dolayı fiyatlama ve maliyetleme kilit öneme sahiptir (Koban, 2018, s. 32). Taşımacılıkta fiyat belirlenirken; kullanılacak olan mod, aracın giderken ve dönerken dolu gidip gelmesi, pazarda belirlenen fiyat standartları, kombine taşıma yapılacaksa kullanılacak modların değerlendirilmesi gibi konuların planlanması gerekmektedir. Taşıma sektörü açısından maliyet odaklı, talep odaklı ve rekabet odaklı fiyat stratejilerinden en uygun olanına karar verilmektedir.

### 3.3. Pazarlamada Tutundurma Karması ve Taşımacılık

İşletmelerin üretmiş oldukları ürünlerin ya da vermiş oldukları hizmetlerin tanıtım çabaları tutundurma olarak bilinmektedir. Taşıma sektöründe tutundurma bileşenlerinden çok faydalandığı doğru bir ifade olmayacaktır. Ancak tutundurma bileşenlerinden kişisel satışın kullanıldığı da bilinmektedir. Müşteri ile birebir iletişimin kolaylıkla sağlandığı kişisel satış, taşımacılık sektöründe tutundurma

kullanılmasını kolaylaştırmaktadır. Sıklıkla tercih edilmese de web sayfaları üzerinden yapılan dijital tanıtımlar da kullanılmaktadır. Taşımacılık sektöründeki işletmelerin az da olsa toplumsal katkıyı ön plan çıkaracak halkla ilişkiler faaliyeti uyguladığı gözlemlenmektedir. Yine taşımacılık sektöründeki işletmeler hizmet alıcılarla iletişim kurarak; müşterileri firma hakkında bilgilendirmek, satış konusunda ikna etmek, çevresel konularda paylaşım yapmak ve eğitim verme gibi konularda fayda sağlamaya çalışmaktadırlar.

### 3.4. Pazarlamada Dağıtım Karması ve Taşımacılık

Taşımacılık sektöründe pazarlama karması elemanlarının en kilit unsurlarında biri de dağıtımdır. Dağıtım unsuru taşınacak olan ya da müşteriye ulaştırılacak olan ürünün ne zaman, ne şekilde ve nerede gibi işlevleri oluşturan kararların bütünü oluşturmaktadır. Tüm bu unsurların oluşması ile müşteri memnuniyeti sağlanmaktadır. Dolayısıyla işletmelerin rekabet etmesinde de dağıtım unsuru pazarlama faaliyetleri açısından önemli bir rol oynamaktadır.

### 4. Literatür Taraması

Literatür taraması için öncelikle dünya ve Türkiye taşımacılık sistemleri ile ilgili çalışmalar incelenmiştir. Çalışmalar uygulamalı ve tanımlayıcı olan araştırmalar olarak iki gruba ayrılmıştır. Buna göre verilerin analiz edildiği uygulamalı çalışmalarda, dış ticaret verilerinin ihracat ve ithalat durumlarının taşımacılık sistemlere göre incelenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışmaların sonuçlarında ağırlıklı olarak Türkiye için dış ticaret işlemlerinin daha çok karayolu modu ile yapıldığı, maliyetin önemli bir unsur olduğu, lojistik performans ve dış ticaret arasında ilişki olduğu belirlenmiştir (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013; Takım ve Ersungur, 2015; Uğurlu ve Keser, 2020; Akan, 2021; Acar, 2021). İkinci grup olan tanımlayıcı çalışmalarda ise dış ticarete kullanılan taşıma şekilleri, lojistiğin dış ticaret üzerindeki etkisi, dış ticaretin tarihsel gelişimi, dış ticarete başarılı olunması için taşıma şekillerinin seçimi üzerine bilgilendirmeler, yaşanan olağanüstü

durumlarda dış ticaret ve taşıma modlarında alınması gereken önlemler, teslim şekilleri, uluslararası ticaretin ve taşıma şekillerinin tarihsel dönemi, taşıma türlerinde başarılı olunması için yapılması gerekenler üzerinde çalışılmıştır (Kabakçı, 2018; Emirkadı ve Balcı, 2018; Kaya, 2019; Ağgön, 2019; Akan, 2021; Yurdakul ve Şipal, 2021; Acar, 2021).

Daha sonra ise pazarlama faaliyetleri ile taşımacılık sistemlerinin birlikte ele alındığı çalışmalar incelenmiştir. Çalışmaların bir kısmı taşıma faaliyetlerin, pazarlama rekabet stratejileri ve işletme kârı ile olan ilişkisini incelemiştir. Çalışmaların sonucunda genel olarak taşımacılık faaliyetlerinin, işletme kârı ve rekabet stratejileri dolayısıyla pazarlama faaliyetleri arasında yakın bir ilişki olduğu ifade edilmiştir (Gümüş, 2007; Kilci, 2017; Koban, 2018; Ahmadov, 2019). Çalışmaların diğer bir kısmı ise taşıma modlarından havayolu taşımacılığında pazarlama faaliyetlerinin firma performansı üzerindeki etkisi ve ilişki üzerinde durmuştur. Çalışmaların sonucunda pazarlama faaliyetlerinin taşıma sektöründe firma performansı üzerinde olumlu bir etkisinin olduğu ve değişkenlerin ilişkili olduğu ifade edilmiştir (Tanrısevdi ve Çulha, 2010; Güneş ve Karakadılar, 2015). Taşıma modları ile pazarlama faaliyetleri ile ilgili çalışmalardan bir diğerinde ise demiryolu taşıma hizmetlerinin pazar araştırmalarındaki yeri ve önemine değinilmiştir. Çalışma sonucunda maliyetin son derece önemli olduğu, günümüzde demiryolu taşımacılığın daha çok tercih edilmesi gerekliliği ve bunun uygun pazarlama faaliyetlerin oluşturulması ile gerçekleştirilebileceği kanısına varılmıştır (Berdiyov ve Berdiyov, 2020).

Yapılan literatür taramasında çalışmaların büyük bir çoğunluğunun yolcu taşımacılığında pazarlama faaliyetleri üzerine olduğu görülmüştür. Çalışmalarda yolcu taşımacılığının önemine değinilerek bireysel kullanımdan ziyade toplu ulaşımların yapılmasının çevresel, sosyal ve ekonomik faydaları ve katkıları belirtilmiştir (Cronin ve Hightower, 2004; Ibraeva ve Sousa, 2014). Son olarak bu çalışmanın konusu ile ilgili tarımsal üretimin artırımında ulaşım sektörünün ve

pazarlamanın rolünün incelendiği çalışma dikkat çekmektedir. Nijerya, Ebonyi Eyaletinde yapılan çalışma sonucunda bozuk yollar, yüksek ulaşım maliyetleri, az sayıda araç, kötü drenaj kanalları, menfezler, az sayıda köprü ve yoksulluk gibi mevcut sorunlara rağmen yapılan ulaşım sistemleri ve pazarlama faaliyetlerinin tarımsal üretimin büyümesini büyük ölçüde artırdığı vurgulanmıştır. Ayrıca, belirlenen sorunlara yönelik; çiftçilere kredi verilmesi, yol yapım ve onarımı, demiryolu kullanımı, toplu taşıma, çiftçi kooperatiflerinin ve işleme merkezlerinin teşvik edilmesi gibi öneriler sunulmuştur (Ifeanyichukwu, Knadosie ve Kadurumba, 2018).

Yapılan literatür taraması sonucunda ulaşım ve pazarlama faaliyetlerinin taşımacılık sektöründe önemli olduğu ve bu konuların üzerinde daha çok çalışmanın gerekliliği kanısına varılmıştır. Ayrıca çalışmalarda sadece yük taşımacılığı ya da sadece yolcu taşımacılığı üzerinde durulduğu anlaşılmaktadır. Bu anlamda bu çalışma ile öncelikle taşıma modları ve pazarlama faaliyetleri üzerinde durulmuş, daha sonra da dünya ve Türkiye taşıma sistemleri verilerini hem yük hem de yolcu taşımacılığı açısından değerlendirilerek literatüre katkı sağlanmak istenmiştir.

##### 5. Araştırmanın Yöntemi

Çalışmada tanımlayıcı ve açıklayıcı araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırmada ikincil verilerden faydalanılmıştır. Öncelikle taşıma modları, pazarlama faaliyetleri açısından taşımacılık, dünya ve Türkiye taşımacılık hakkında tanımlayıcı ve açıklayıcı bilgiler verilmiştir. Çalışmanın kavramsal çerçevesi ve literatür taraması için Dergi Park'tan ve Google Akademik'den yararlanılmıştır. Dergi Park, arama butonunda makale türü olarak araştırma makalesi, konferans bildirisi ve tez özeti işaretlenmiştir. Yayınlanma tarihi olarak 2014 ve sonrası (9 yıl) seçilmiş, konu olarak da işletme işaretlenmiştir. Arama kelimeleri olarak "taşıma modları" yazılmıştır. Bu şekilde oluşturulan filtreleme sonucunda 31 makaleye ulaşılmıştır. Bu tür bir filtreleme yapmanın nedeni ise makale türü olarak araştırma makalesi, konferans bildirisi ve tez özetlerinden çalışmanın amacına

uygun bilgiler elde edileceği düşüncesidir. Ayrıca pandemi öncesi, pandemi dönemi ve pandemi sonrası çalışmaları inceleyebilmek için 2014 ve sonrası dönem seçilmiştir. Çalışma alanı olduğundan konu olarak işletme belirlenmiştir. Daha sonra Türkiye dışındaki çalışmaları da inceleyebilmek için Google Akademik Arama Motoru'nda "Covid-19 Transportation Sector" kelimeleri ile tarama yapılmıştır. Tarih aralığı olarak 2014-2022, tür olarak da makale seçilmiştir. Toplam 22.300 makaleye ulaşılmıştır. Çalışmanın belirli bir zamanda bitirilebilmesi düşüncesiyle zaman aralığı değiştirilerek sadece 2022 seçilmiştir. Bu aşamada da 7280 makaleden sadece işletme alanıyla ilgili olan çalışmalar incelenmiştir. Türkçe ve İngilizce makalelerden yaklaşık 100 makale incelenmiş, konuyla en alakalı bulunanlar, literatür taramasında ve kavramsal çerçevede yer verilmiştir. Çalışmanın bulgular kısmında yorumlama yapmak için TUIK ve World Bank (ITC, UNCTAD, WTO)' dan elde edilen veriler kullanılmıştır. Çalışma 2022 Ocak – 2022 Ekim arasında yapılmıştır.

Çalışmanın araştırma soruları ise şu şekildedir;

**Araştırma sorusu 1.** 2017- 2020 yıllarında dünya ihracat taşıma verilerinde azalma ya da yükselme yaşanmış mıdır?

**Araştırma sorusu 2.** 2017- 2020 yıllarında dünya ithalat taşıma verilerinde azalma ya da yükselme yaşanmış mıdır?

**Araştırma sorusu 3.** 2017- 2020 yıllarında Türkiye ithalat taşıma verilerinde azalma ya da yükselme yaşanmış mıdır?

**Araştırma sorusu 4.** 2017- 2020 yıllarında Türkiye ihracat taşıma verilerinde azalma ya da yükselme yaşanmış mıdır?

Araştırma yapılırken literatür taraması için 2014 ve sonrasındaki çalışmalar, veriler açısından ise 2017-2020 yılları arası alınmıştır. Verilerin 2017-2020 yılları arasını kapsamasının nedeni ise ITC, UNCTAD, WTO' nun taşımacılık ile verilerinin en son 2020 yılına kadar olan bilgileri içermesidir.



## 6. Bulgular

Tanımlayıcı ve açıklayıcı olarak hazırlanan çalışma ile taşıma modları ve pazarlama faaliyetleri hakkında bilgiler verildikten sonra Dünya ve Türkiye taşımacılık verilerinin ihracat ve ithalat açısından değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca 2017-2020 yılları arasında ihracat ve ithalat açısından da ülkelere

Tablo 5  
Dünya İhracat Verileri (Bin Dolar)

İhracat	2017	2018	2019	2020
<b>World</b>	17561817213	19325966570	18752787083	17486527426
<b>China</b>	2271796142	2494230195	2498334248	2588402392
<b>USA</b>	1547195403	1665688484	1642820352	1424934919
<b>Germany</b>	1444776367	1556622939	1486877250	1379900278
<b>Japan</b>	698021623	738164252	705842013	640953137
<b>Netherlands</b>	527907822	587893084	576784455	551352792
<b>Hong Kong, China</b>	549861455	569105740	535711019	551515756
<b>Korea, Republic of</b>	573716618	605169190	542333337	512788606
<b>Italy</b>	507430236	549906996	537748429	498803832

Kaynak: Trademap, 2020

Tablo 5’de dünya ihracat verileri yer almaktadır. Bu verilere göre Çin 2017 ve sonrasında ihracatını artırmıştır. Diğer ülkelerde ise Covid-19 pandemi dönemi olan 2020 yılında ihracatta azalma görülmektedir. Bu anlamda

Tablo 6  
Dünya İthalat Verileri (Bin Dolar)

İthalat	2017	2018	2019	2020
<b>World</b>	17793323607	19671699736	19106572860	17719396968
<b>United States of America</b>	2406075845	2609126878	2563536173	2406931650
<b>China</b>	1840957060	2134987265	2066513429	2057021048
<b>Germany</b>	1164586085	1286008402	1236217435	1172923865
<b>Japan</b>	672100069	749092205	720964445	634678167
<b>Hong Kong, China</b>	589317440	627327031	578590151	573061310
<b>France</b>	610231098	666157927	643953084	569325016
<b>United Kingdom</b>	640907689	671694258	692494170	634174870
<b>Netherlands</b>	461902679	521035628	514857688	484088531
<b>Korea, Republic of</b>	478413948	535172391	503259397	467540264

Kaynak: Trademap, 2020

Dünya ithalat verilerinin olduğu Tablo 6’a göre pandemi döneminin en yoğun yaşandığı 2020 yılında 2017, 2018 ve 2019 yıllarına göre azalma yaşanmıştır. Ancak 2019 yılına göre 2020 yılında en az düşüşün Çin’de olduğu görülmektedir. İhracat ve ithalat verilerine göre dünya

ait veriler incelenmiştir. Çalışmada veriler TÜİK, World Bank’dan (ITC, UNCTAD, WTO) alınmıştır. İncelenen veriler hem yük hem de yolcu taşımacılığı ile ilgilidir.

Öncelikle 2017-2020 yılları arasında ülkeler açısından ihracat ve ithalat verileri incelenecektir.

2020 yılında Çin dışında tüm ülkelerde ihracatta azalma yaşandığı anlaşılmaktadır.

Ülkeler açısından ithalat verileri ise Tablo 6’da yer almaktadır.

ticaretinde pandemi döneminde olumsuz olarak en az etkilenen ülkenin Çin olduğu anlaşılmaktadır. İhracat ve ithalat açısından Dünya taşıma türleri ve dolar cinsinden değerleri incelenecektir. Daha sonra ise Türkiye taşıma verileri (İhracat ve ithalat) incelenecektir.

Tablo 7

Dünya İhracat Taşıma Verileri (Bin Dolar)

Taşıma Tipleri	İhracat 2017	İhracat 2018	İhracat 2019	İhracat 2020
<b>Yük Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	351,618	356,143	319,516	293,529
<b>Denizyolu Taşımacılığı</b>	342,997	374,248	380,460	269,314
<b>Havayolu ve denizyolu dışındaki modlar</b>	176,924	187,700	196,157	156,351
<b>Havayolu Taşımacılığı</b>	322,314	358,225	354,609	130,026
<b>Yolcu Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	172,096	158,381	150,312	56,828

Kaynak: ITC, UNCTAD, WTO (2020).

Dünya ihracat taşıma verilerinin incelendiği Tablo 7'e göre tüm modlar açısından yük taşımacılığında 2017 yılına göre (351.618) 2018 yılında bir artış gözlemlenirken 2019 yılında ve 2020 yılında bir azalış görülmektedir. Covid-19 salgını ihracattaki bu azalışta etkenler arasında yer almaktadır. Ancak taşımacılık sektöründeki

firmaların pazarlama faaliyetlerinde öngörülemeyen durumlar karşısındaki plansızlığın da etkisi olduğu düşünülmektedir. Yolcu taşımacılığında ise tüm modlar açısından 2017 yılından sonra 2018, 2019 ve 2020 yıllarında sürekli bir azalış yaşanmıştır.

Tablo 8

Dünya İthalat Taşıma Verileri (Bin Dolar)

Taşıma Tipleri	İthalat 2017	İthalat 2018	İthalat 2019	İthalat 2020
<b>Yük Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	467,252	499,197	469,459	391,921
<b>Denizyolu Taşımacılığı</b>	451,475	498,500	486,363	326,307
<b>Havayolu ve denizyolu dışındaki modlar</b>	183,567	209,389	211,788	167,770
<b>Havayolu Taşımacılığı</b>	335,978	373,576	374,867	148,354
<b>Yolcu Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	142,099	138,839	134,033	48,709

Kaynak: ITC, UNCTAD, WTO (2020).

Tablo 8'de ithalat taşıma verileri yer almaktadır. Yük taşımacılığı, tüm modlara göre değerlendirildiği tabloya göre 2017 yılına göre 2018 yılında bir artış söz konusu iken diğer

yıllarda azalma olduğu anlaşılmaktadır. Yolcu taşımacılığında ise ihracatta olduğu gibi ithalatta da 2017 yılından sonra diğer yıllarda azalış görülmektedir.

Tablo 9

Türkiye İhracat Taşıma Verileri (Bin Dolar)

Taşıma Tipleri	İhracat 2017	İhracat 2018	İhracat 2019	İhracat 2020
<b>Yük Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	8,954	9,103	9,036	7,609
<b>Denizyolu Taşımacılığı</b>	4,518	4,452	4,333	3,927
<b>Havayolu ve denizyolu dışındaki modlar</b>	5,575	5,421	5,188	4,732
<b>Havayolu Taşımacılığı</b>	11,830	14,261	14,428	5,405
<b>Yolcu Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	9,515	11,571	11,586	3,551

Kaynak: ITC, UNCTAD, WTO (2020).

İhracat taşıma verileri Türkiye açısından değerlendirildiği Tablo 9'a göre tüm modlara göre yük taşımacılığında 2017 ve 2018 yıllarında artış yaşanırken 2019 yılında başlayan düşüş

2020 yılında da devam etmiştir. Yolcu taşımacılığında ise 2017, 2018 ve 2019 yıllarındaki artışın aksine 2020 yılında keskin bir azalış görülmektedir.

Türkiye açısından da tüm dünyayı etkisi altına alan pandeminin yük ve yolcu taşımacılığını negatif anlamda etkilediği anlaşılmaktadır.

Tablo 10

Türkiye İthalat Taşıma Verileri (Bin Dolar)

Taşıma Tipleri	İthalat 2017	İthalat 2018	İthalat 2019	İthalat 2020
<b>Yük Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	4,938	5,589,000	6,062,000	5,922,000
<b>Denizyolu Taşımacılığı</b>	3,524	5,077	5,570	4,741
<b>Havayolu ve denizyolu dışındaki modlar</b>	1,089	896	834	1,011
<b>Havayolu Taşımacılığı</b>	3,220	3,445	3,192	2,846
<b>Yolcu Taşımacılığı (Tüm modlar)</b>	1,042	1,473	1,244	599

Kaynak: ITC, UNCTAD, WTO (2020).

Tablo 10'da Türkiye ithalat taşıma verileri incelendiğinde ise yük taşımacılığında tüm modlarda 2017, 2018 ve 2019 yılları arasında yükseliş yaşarken 2020 yılında az da olsa bir azalış görülmektedir. Yolcu taşımacılığında da Türkiye ihracat taşıma verilerinde olduğu gibi 2020 yılında da ciddi anlamda bir düşüş yaşanmıştır.

## 7. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışma ile dünya ve Türkiye ihracat ve ithalat verileri incelenerek son dönemlerde havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu ile yapılan taşımacılığın durumu ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışma sonucunda pandemi döneminde hem Türkiye hem de dünyada taşıma türlerine göre dış ticaretin, yaşanan Covid-19 salgınından dolayı olumsuz etkilendiği anlaşılmaktadır. Bu sonuçlara göre dünya taşıma türlerine göre ihracatta, pandemi dönemi öncesi olan 2017 yılında ve 2018 yılında tüm modlar açısından yük taşımacılığında artış olmuştur. Ancak 2019 yılının sonlarına doğru pandemi döneminin başlaması ile birlikte azalma başlamış ve 2020 yılında taşıma türlerine göre ihracat 293.529 bin dolar olmuştur. İthalatta ise ihracatta olduğu gibi tüm modlar açısından pandemi öncesinde yükselme yaşanırken pandemi döneminde azalma yaşanmıştır. Ayrıca Türkiye taşıma sektörü açısından ihracatta tüm taşıma modlarında pandemi dönemi öncesi artış söz konusu iken (9.036 bin dolar) pandemi döneminde düşüşe geçmiştir (7,609 bin dolar). İthalat açısından ise tüm modlarda yük taşımacılığında 2017, 2018 ve 2019 yılları arasında yükseliş yaşarken 2020

yılında düşüş yaşanmıştır (5,922,000 bin dolar). Yolcu taşımacılığında da benzer şekilde pandemi döneminde düşüş yaşanmıştır. Hem dünyada hem de Türkiye'de taşıma türleri açısından yaşanan dış ticaretteki ihracat ve ithalat değerlerindeki düşüşlerin temel sebebi pandemi döneminde yaşanan kapanmalar, kısıtlamalar olduğu düşünülmektedir. Ancak tüm bu yaşanan olumsuzluklara rağmen bu riskli durumu yani tehdidi fırsata dönüştüren sektörler de mevcuttur. Özellikle gıda ve tekstil sektörlerinde pandemi döneminde e-ticaret aracılığıyla ciddi bir düşüş yaşanmamıştır. Dolayısıyla teknolojinin avantajlarından yararlanma pandemi dönemini en az zararla geçirmeye neden olmuştur. Taşımacılık sektöründe de olağanüstü her duruma karşı pazarlama planları yapma, durumu en az zararla kapatmakla sonuçlanabilir. Bunun için sektörde yer alan işletmelerin pazarlama faaliyetlerini olası pandemi süreçlerinde nasıl şekillendirmeleri gerekliliği ileri ki çalışmalara konu olabilir.

Daha öncede belirtildiği üzere literatürde, pandemi döneminde taşımacılık sektörü ile ilgili birçok çalışma mevcuttur. Yapılan literatür taramasındaki çalışmalara havayolu modunun, konteyner taşımacılığının pandemi sürecinde olumsuz etkilendiği açısından benzerlikler göstermektedir (Temel, 2022; Tunalı ve Akarçay, 2022). Ancak taşıma türlerinin hem yolcu hem de yük taşımacılığı ele alması ve pazarlama faaliyetleri ile taşıma sistemlerinin ele alındığı bir çalışmaya rastlanmaması bu çalışma ile kıyaslamayı mümkün kılmasa da araştırmanın

özgünlüğü açısından önemli olduğu düşünülmektedir.

### 8. Sınırlılıklar ve Gelecek Çalışmalar

Çalışmanın kısıtları ise 2017-2020 yılları verilerini yansıtması, World Bank ve TÜİK verilerinden oluşmasıdır. Çalışma literatürdeki çalışmalarla karşılaştırıldığında, hem Dünya hem de Türkiye taşımacılık verileri ile değerlendirmeler yapması, ayrıca pazarlama faaliyetleri ile detaylandırılması açısından önemli olduğu düşünülmektedir. İleri ki çalışmalarda verilere farklı değişkenler eklenerek analizler yapılabilir. Pandemi dönemlerinde pazarlama faaliyetleri açısından taşıma türlerinde alınması gereken önlemler ile ilgili bir araştırma da önerilebilir. Çalışmanın hem sektör yetkililerine hem de literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

### 9. Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Bu çalışma, Dr. Öğr. Üyesi Mualla AKÇADAĞ tarafından tek başına hazırlanmıştır.

### 10. Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Bu araştırma bilimsel araştırma ve yayın etiği kurallarına uygun şekilde gerçekleştirilmiştir.

### 11. Çıkar Beyanı

Bu araştırma herhangi bir çıkar çatışmasına konu değildir.

### Kaynakça

- Acar, D.Ö. ve Benli, M. (2021). Dış ticarete lojistik performansın etkisi, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 19(4), 48-65.
- Ağgön, E. (2019). *Türkiye’de Uluslararası Ticaret ile Uluslararası Taşımacılık Arasındaki İlişkinin İncelenmesi (2002-2017)* (Yüksek Lisans Tezi). Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzincan.
- Ahmadov, N. (2019). Pazarlama Lojistiği, Erişim adresi: [https://www.academia.edu/40645758/Pazarlama\\_Lojisti%C4%9Fi](https://www.academia.edu/40645758/Pazarlama_Lojisti%C4%9Fi) Erişim tarihi:12.09.2022.
- Akan, Ü. (2021). Türkiye’de dış ticaret ve lojistik faktörü (Yüksek Lisans Tezi). Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı İktisat Programı, Denizli.
- Baran, S. ve Esmer, S. (2018). Demiryolu taşımacılığının lojistikteki önemi ve Türkiye’deki mevcut durumu hakkında bir değerlendirme, 4. International Caucasus-

- Central Asia Foreign Trade and Logistics Congress, September, 7-8, Didim/Aydın.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2013). Türkiye’de iller düzeyinde karayolu yük trafiği dağılımının analizi, *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*, 17(2), 81-92.
- Berdiorov, A., ve Berdiorov, T. (2020). Public transport companies marketing research. *Journal of critical reviews*, 7(12), 905-908.
- Chow, C. K. W. (2014). Customer satisfaction and service quality in the Chinese airline industry. *Journal of Air Transport Management*, 35, 102-107.
- Cronin, J. ve Hightower, R. (2004). An evaluation of the role of marketing in public transit organizations. *Journal of Public Transportation*, 7(2): 17-36.
- Çancı, M. ve Erdal, M. (2003). *Uluslararası taşımacılık yönetimi, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTIKAD)*, İstanbul.
- Develi, E. İ. (2021). Lojistik türlerinden denizyolu taşımacılığı ve Türkiye pazarı özelinde bir durum (GZFT) analizi. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(42), 1640-1661. doi: 10.46928/iticusbe.987065.
- DHMI, (2021), 2021 Faaliyet Raporu, Erişim adresi: <https://www.dhmi.gov.tr/> Erişim tarihi: 21.09.2022.
- Duran, B., Tombak, E. Doğan, H., Kuzgun, O. ve Sacar, Ö. (2021). Taşıma modları, Devlet Kitapları Millî Eğitim Bakanlığı, Erişim adresi: [http://meslek.eba.gov.tr/upload/dk10/Tasima\\_Modeller\\_i\\_10\\_45.pdf](http://meslek.eba.gov.tr/upload/dk10/Tasima_Modeller_i_10_45.pdf), Erişim tarihi: 15.09.2022.
- Emirkadı, Ö., ve Balcı, H. (2018). Lojistik sektörü ve Türkiye dış ticaretine etkileri. *Journal of Institute of Economic Development and Social Researches*, 4(8), 123-132.
- Gümüş, Y. (2007). Lojistik maliyetlerinin faaliyet tabanlı maliyetleme yöntemine göre hesaplanması ve bir üretim işletmesi uygulaması, *Dayanışma Dergisi*, 100, 1-24.
- Güneş, A. ve Karakadılar, İ. S. (2015). Havayolu taşımacılığı sektöründe etkin pazarlama uygulamalarının firma performansıyla ilişkilendirilmesi üzerine bir kavramsal çalışma. *Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 3(1), 86-110.
- Ibraeva, A. ve Sousa, J. F. (2014). Marketing of public transport and public transport information provision, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 121-128.
- Ifeanylchukwu, U. S., Knadosle, K. O. ve Kadurumba, C. (2018). Role of transportation and marketing in enhancing agricultural production in Ikwo local government area of Ebonyi State, Nigeria, *Sustainability, Agri, Food and Environmental Research*, 6(4), 22-39.
- ITC, UNCTAD, WTO, (2020). İstatistiksel Veriler, Erişim adresi: <https://unctad.org/>. Erişim tarihi: 09.08.2022
- Kabakçı, A., (2018). *Eniştesiz dış ticaret*, 1. Baskı, İstanbul: Hiper yayınları.
- Karagülle, A. Ö. (2007). Taşımacılık sektöründe havayolu ve karayolu işletmelerinin karşılıklı beklentileri ve bir entegre yolcu taşımacılığı modeli önerisi (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yönetim Organizasyon Bilim Dalı, İstanbul.
- Karaköy, Ç. ve Kızılırmak, B. (2019). Uluslararası şirketlerde dış kaynak kullanımı ve lojistik anlayış: Sivas özelinde bir uygulama, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 20(1), 447-461.

- Karayolları Genel Müdürlüğü, (2020). Ulaşan ve erişen Türkiye istatistikleri 2003-2020, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Erişim adresi: <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/yayin-sunum-ve-tablolar/istatistik-2003-2020.pdf> Erişim tarihi: 12.09.2022.
- Kaya, S. (2019). Türkiye’de demiryolu istasyonu seçimi ve çok kriterli karar verme yöntemi uygulaması (Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı, Antalya Erişim adresi: <http://acikerisim.akdeniz.edu.tr/xmlui/handle/123456789/4689>, Erişim tarihi: 10.09.2022.
- Kilci, H. (2017). Taşımacılık faaliyetlerinin rekabet üstünlüğü oluşturmada işletmecilikte yeri ve önemi: Türkiye örneği ve Türkiye’de taşımacılığın gelişimi, [Özel Sayı]. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 74-88.
- Koban, E. (2018). Lojistik sektöründe pazarlama stratejilerinin rekabet avantajı (gücü) üzerine etkisi (Yüksek Lisans Tezi). Altınbaş Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı.
- Kol, B. (2010). Türkiye’nin dış ticaretinde deniz taşımacılığının önemi ve sorunları (Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Uluslararası İşletmecilik, İzmir.
- Macit, D. (2020). Karayolu yük taşımacılığının ekonomik büyüme ve ticaret hacmi üzerindeki etkisine yönelik ampirik bir analiz. *Alanya Akademik Bakış*, 4(3), 843-860.
- Oğuz, İ. H. ve Oğuz, D. (2019). Türkiye ekonomisinde lojistik. *Uluslararası İşletme ve Ekonomi Çalışmaları Dergisi*, 1(2), 65-74.
- Öcal, B. (2022). COVID-19 sürecinde ihracat ve hava kargo taşımacılığı: Antalya Havalimanı üzerine bir araştırma. *Yönetim ve Ekonomi*, 29(2), 259-280.
- Özoğlu, B. ve Demirci, S. B. (2021). Türkiye’de karayolu taşımacılığının değerlendirilmesi: Bir literatür taraması, *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(2), 670-687.
- Saatçioğlu, C., Saygılı, M. S. (2013). İntermodal taşımacılıkta denizyolu – demiryolu entegrasyonunun ekonomik ve çevresel açıdan değerlendirilmesi, *Journal of ETA Maritime Science*, 1(2), 19-26.
- Şahan, D. (2017). Türkiye’de taşımacılığın çevresel sürdürülebilirlik çerçevesinde analizi, *Politik Ekonomi Kuram*, 1(2), 1-15.
- TCMB, (2021). Enflasyon Raporu 2022-I | Ekonomik Görünüm, Erişim adresi: <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TR/TCMB+TR/Main+Menu/Yayinlar/Raporlar/Enflasyon+Raporu/Erişim tarihi: 12.10.2022>
- Takım, A. ve Ersungur, Ş. M. (2015). Taşıma şekillerine göre Türkiye’de dış ticaretin analizi: mevcut durum, sorunlar ve Beklentiler. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2015 19 (3), 357-376.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkiler. *Erdem Dergisi*, 12(35), 483-535.
- Tanrısevdi, A. ve Çulha, O. (2010). Düşük fiyatlı havayolu taşımacılığı (dfht) sektörünün genel özellikleri ve uygulanan pazarlama karmalarının yapısı: Türk dfht firmaları üzerinde bir araştırma. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(35), 65-100.
- Temel, E. (2022). Covid-19 salgınının havayolu yolcu taşıma işletmelerinin finansal performanslarına etkisinin oran analizi yöntemiyle incelenmesi: Borsa İstanbul örneği. *Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi*, 24(19), 53-78.
- TUİK, (2022). Taşıma Türlerine göre dış ticaret verileri Erişim adresi: <https://data.tuik.gov.tr/>, Erişim tarihi:10.09.2022.
- Tunalı, H. ve Akarçay, N. (2022). Konteyner yük taşımacılığı, liman alt yapı yatırımları ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkinin analizi: OECD ülkeleri örneği, *Journal of Economics and Financial Researches*, 4(1), 102-118.
- Uğurlu, S. ve Keser, E. (2020). Dış ticaretin gelişiminde lojistik sektörünün rolü: ekonometrik bir analiz. *Social Mentality and Researcher Thinkers Journal*, 6(37), 2061-2069.
- Ulaşan ve Erişen Türkiye İstatistikleri 2003-2020, (2020). Erişim adresi: <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/yayin-sunum-ve-tablolar/istatistik-2003-2020.pdf>, Erişim tarihi:23.10.2022.
- Ulaştırma Bakanlığı, (2018). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 2018 Yılı Faaliyet Raporu. Erişim adresi: <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/butce-raporlari/faaliyet-raporu-2018.pdf>, Erişim tarihi: 10.09.2022.
- UTİKAD, (2021). UTİKAD Lojistik sektör raporu Erişim adresi: <https://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/utikadlojistiksektoruraporu2021-1654.pdf> Erişim tarihi: 21.10.2022.
- Yurdakul, E. ve Şipal, Y. Z. (2021). Lojistik performans ve dış ticaret ilişkisi, İktisat Alanında Seçilmiş Konular. İstanbul: Efe Akademi.